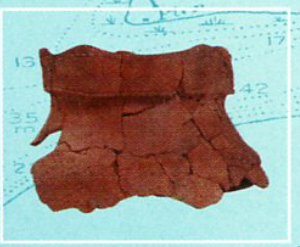
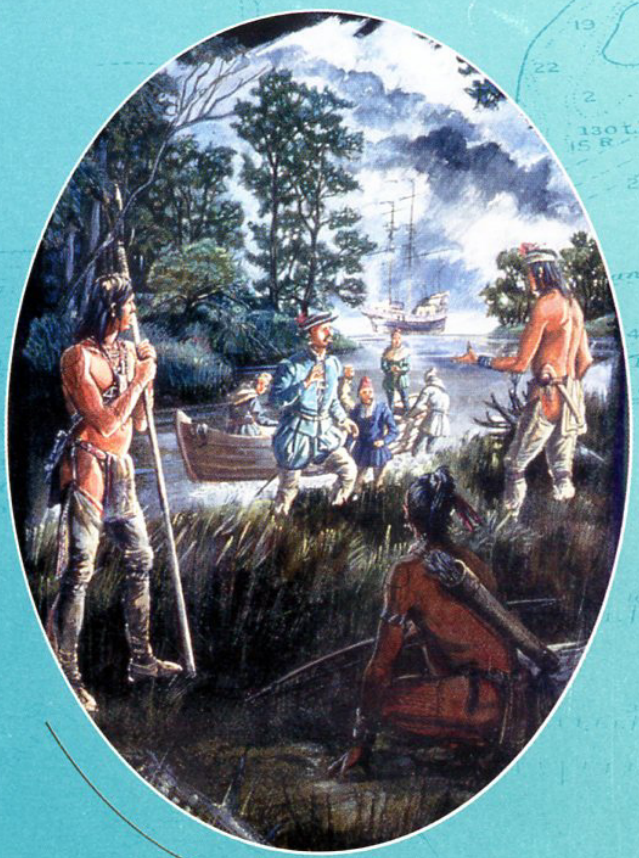
SOREL

un pays entre terre et eau





De glaces, de ponts et de brise-glaces

LOUISE SALVAIL

Elles glissent, emportant un bout d'île par-ci, quelques branches de liards par-là.

Elles rythmaient jadis le passage des bateaux mais aussi la vie des insulaires.

Chaque année, les habitants de l'île de Grâce, l'île du milieu du fleuve, attendaient avec impatience que le fleuve « prenne de bord en bord », soudant un passage vers la terre ferme. Les insulaires pouvaient alors emprunter ce pont, contre vents et marées.

Comment décrire le désarroi des familles des îles lorsque le brise-glaces McLean *commence à travailler pour dompter les glaces? Comment imaginer le drame qui les frappe à l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent, en 1953?*

Prisonnières, les familles décident, l'année suivante, de quitter définitivement l'île de Grâce pour élire domicile au Chenal-du-Moine, à Sainte-Anne-de-Sorel. C'est la fin d'une époque: les insulaires deviennent riverains.

Un droit de passage

La marine marchande réclamait un droit de passage sur le fleuve, en hiver. En 1930, le *McLean* ouvre la route à la fin de la saison froide. Puis, d'année en année, il revient de plus en plus tôt jusqu'à ce que la Voie maritime empêche toute formation de chemin de glace.

L'un des premiers brise-glaces sur le Saint-Laurent.

PHOTO : MUSÉE MCCORD, ARCHIVES NOTMAN, MONTRÉAL

PHOTO : ARMAND TROTTIER. *LA PRESSE*

CHRISTINE LAROSE

On traversait d'abord à pied, en hésitant, sondant la solidité de la glace, tirant parfois un canot, par précaution. Puis, sur ce pont de plus en plus résistant, on transportait des marchandises lourdes et volumineuses: du foin et du bois des Cent-îles que l'on acheminait vers Sorel. Il n'était pas rare non plus que des gens habitant les rives opposées du fleuve se marient après avoir emprunté cette route de glace...

La ville de Sorel assumait l'entretien de ce « chemin de traverse » inusité. Quand la glace était solide, on y traçait un parcours sécuritaire balisé d'épinettes afin d'éviter aux usagers de se perdre, surtout par mauvais temps. Là où c'était nécessaire, on renforçait la glace en y faisant prendre des billots de bois au moment de « l'englacement ».

Des bateaux en hiver

La Voie maritime est aujourd'hui entretenue par une flotte imposante de brise-glaces et d'aéroglisseurs qui escortent les navires et s'attaquent aux embâcles.

PHOTO : GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

Un pont sur le Richelieu

La glace prenait d'abord au lac Saint-Pierre, puis en décembre, dans les petits chenaux et finalement en janvier, dans le grand chenal. Sorel et Berthierville étaient reliés par un pont de glace qui passait par les îles Dupas et Saint-Ignace. D'autres ponts permettaient de traverser le Richelieu et la Yamaska.

Pont de glace sur le Richelieu à la fin des années 20.

PHOTO : COLLECTION JEAN-CLAUDE ST-ARNEAULT

SOREL

et les « gros blancs »

SOS

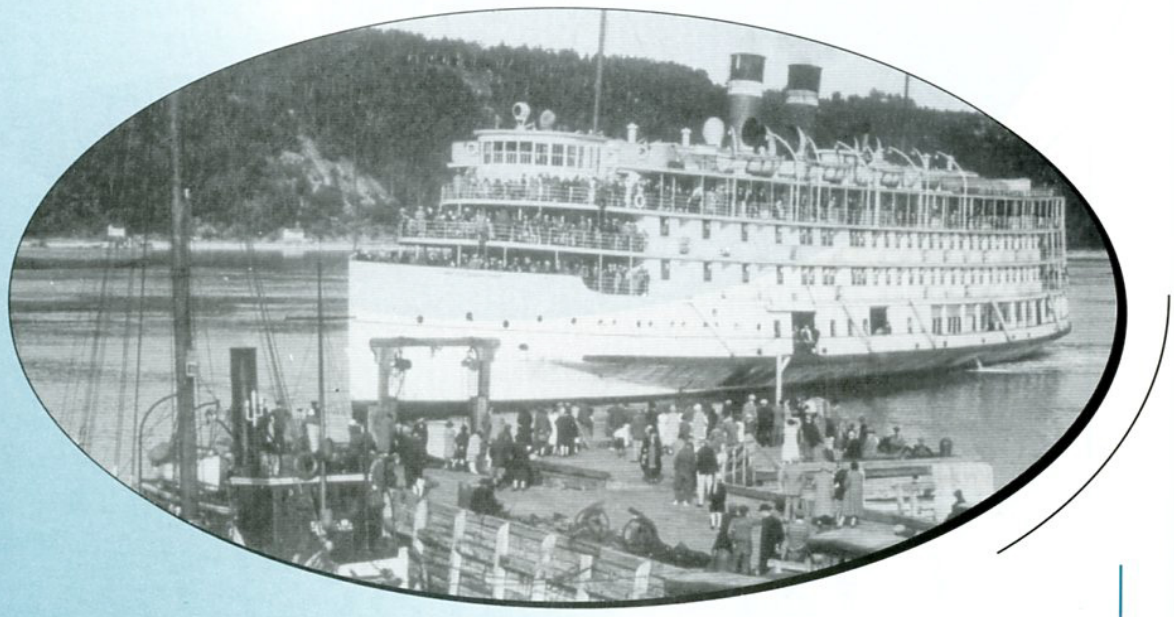
PHOTO : COLLECTION CHRISTIANE PLANTE-SAINT-GERMAIN

et les « gros blancs »

Beau temps mauvais temps

De la fin des années 20 jusqu'à leur disparition en 1965, quatre élégants bâtiments blancs croisent sur le fleuve. De nombreux capitaines, matelots et membres du personnel à l'emploi de la Canada Steamship Lines sur ces bateaux à vapeur viennent de l'île Saint-Ignace, de Sorel et de Charlevoix.

Curieux et romantiques se pressent à l'escale de ces palais flottants aux quais de Sorel, Trois-Rivières, Québec, Murray Bay (aujourd'hui La Malbaie) et Tadoussac sur le fleuve, et de Bagotville et Chicoutimi sur le Saguenay.



La route des vapeurs

Le *S.S. Richelieu*, tout comme le *S.S. Saint-Lawrence*, partent de Montréal à 8 h du matin. Ils s'arrêtent à Sorel à 9 h 45 en route pour Québec, La Malbaie et Bagotville.
Le *S.S. Quebec* et le *S.S. Tadoussac* naviguent de nuit entre Montréal et Québec, faisant escale à Sorel et à Trois-Rivières.

Le *S.S. Richelieu* au quai de Tadoussac vers 1925.

PHOTO : CANADA STEAMSHIP LINES

Le 28 juillet 1946

Après avoir dépassé la « Pointe aux pins », l'un des célèbres bateaux blancs de la Canada Steamship Lines arrive à Sorel pour une courte escale.

PHOTO : COLLECTION NINA LENNEVILLE

Excursions mémorables

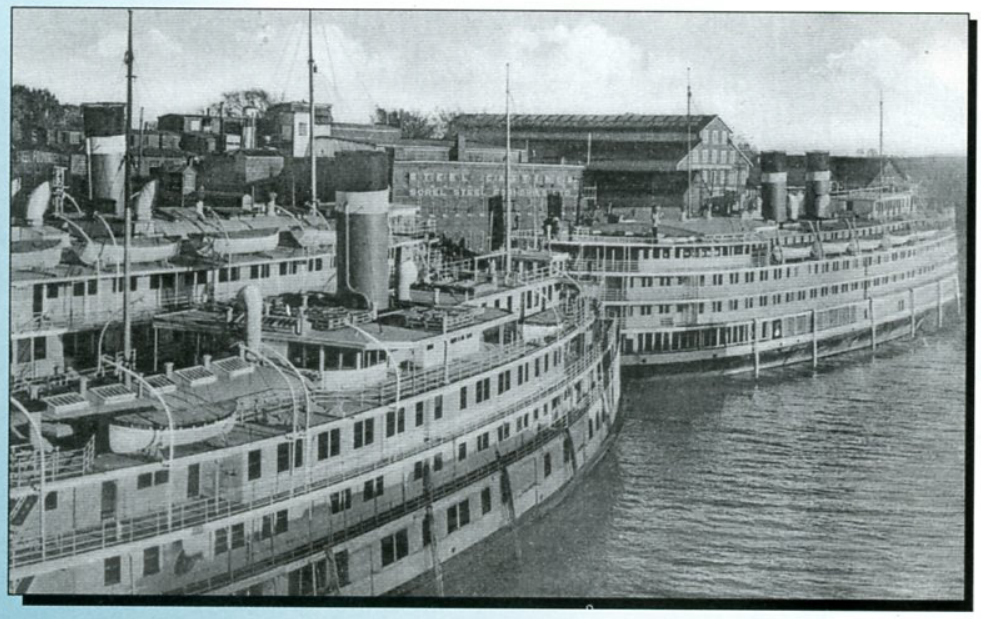
Après avoir quitté les bateaux blancs, certains excursionnistes dont l'automobile est à bord poursuivent leur voyage dans la région de Charlevoix ou celle du Saguenay.

PHOTO : CANADA STEAMSHIP LINES

Un refuge en hiver

À la mi-septembre, les bateaux blancs rentrent au port de Sorel. Des centaines d'hommes et de femmes « dégrèyent » les bateaux avant l'hiver. Peu après Noël, dès que la glace est prise, une armée de travailleurs monte à bord pour réparer et mettre en ordre ces bâtiments de luxe.

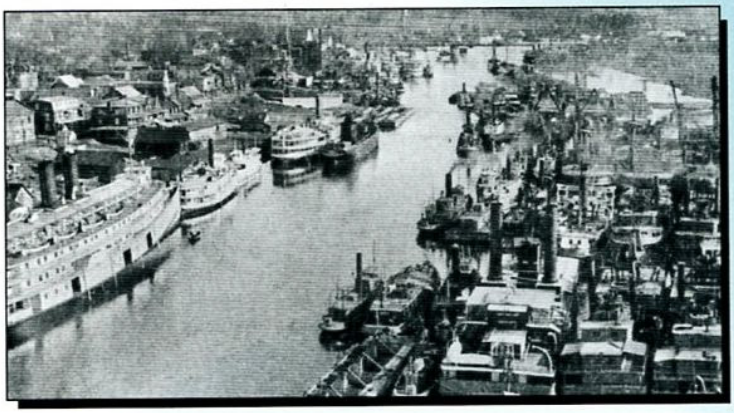
Les hommes travaillent dehors et les femmes à l'intérieur. Ils utilisent un produit appelé *soogie* dont les vertus sont reconnues pour décaper non seulement la coque des navires, mais aussi les mains de ceux qui doivent les nettoyer.



Plus blancs que blanc

Chaque année, on les repeint au pinceau. Une recette à base de plomb, gardée secrète, fait la renommée de ces bateaux plus blancs que blanc que l'on voit ici en rade au port de Sorel au début du 20e siècle.

PHOTO : COLLECTION JEAN-CLAUDE ST-ARNEAULT



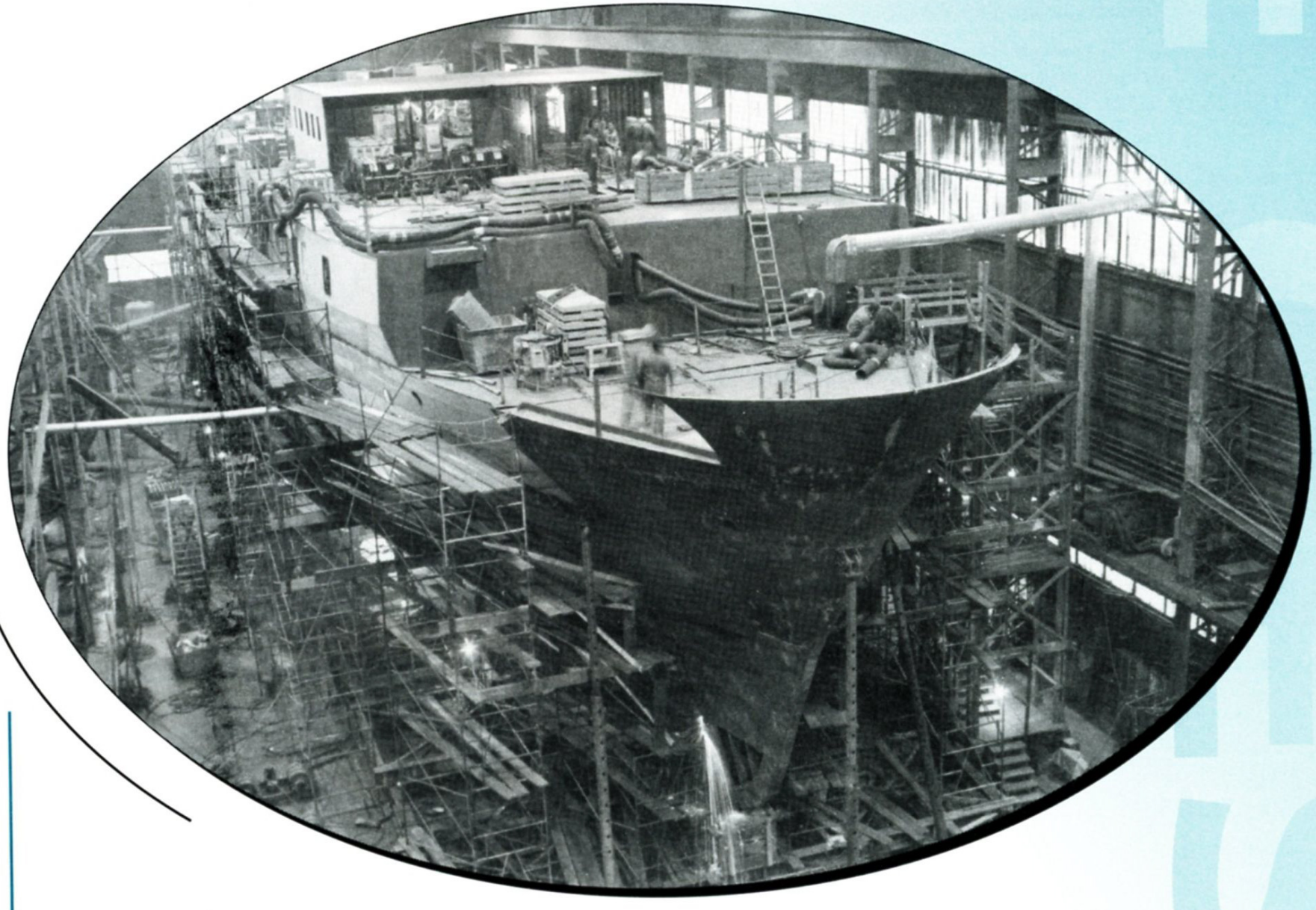
Quartiers d'hiver

L'embouchure du Richelieu sert de quartier d'hivernage pour les bateaux blancs et pour les navires des nombreuses compagnies de navigation de la région.

PHOTO : ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC À QUÉBEC

Quatre bateaux blancs « hivernent » le long du Richelieu en 1935.

PHOTO : COLLECTION JEAN-CLAUDE ST-ARNEAULT



Le *Bernier* en construction.

PHOTO : FONDS MIL, SOCIÉTÉ HISTORIQUE PIERRE-DE-SAUREL

Sorel n'est pas le fruit du hasard

MICHEL MARANO

Situé au confluent de la rivière Richelieu et du fleuve Saint-Laurent, Sorel émerge d'abord comme un carrefour pour la traite des fourrures.

Par la suite, ce sont les immenses pins et sapins qu'on retrouve en grand nombre qui susciteront un vif intérêt auprès des militaires puis, un peu plus tard, auprès des constructeurs de navires. En effet, la taille de ces arbres est idéale pour fabriquer la coque des navires.

La situation géographique exceptionnelle de Sorel, ainsi que l'abondance d'une telle ressource naturelle, donnent naissance à une main-d'œuvre qui acquiert très tôt un remarquable savoir-faire dans la construction de navires. Grâce à l'entrepreneurship de familles tels les Molson, les McCarthy, les Pontbriand et les Simard, Sorel deviendra aux 19e et 20e siècles, un important centre industriel en matière de construction navale.

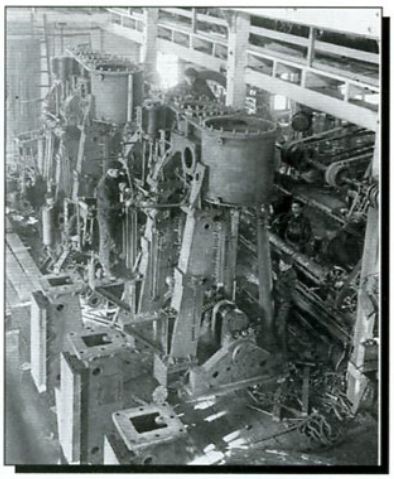
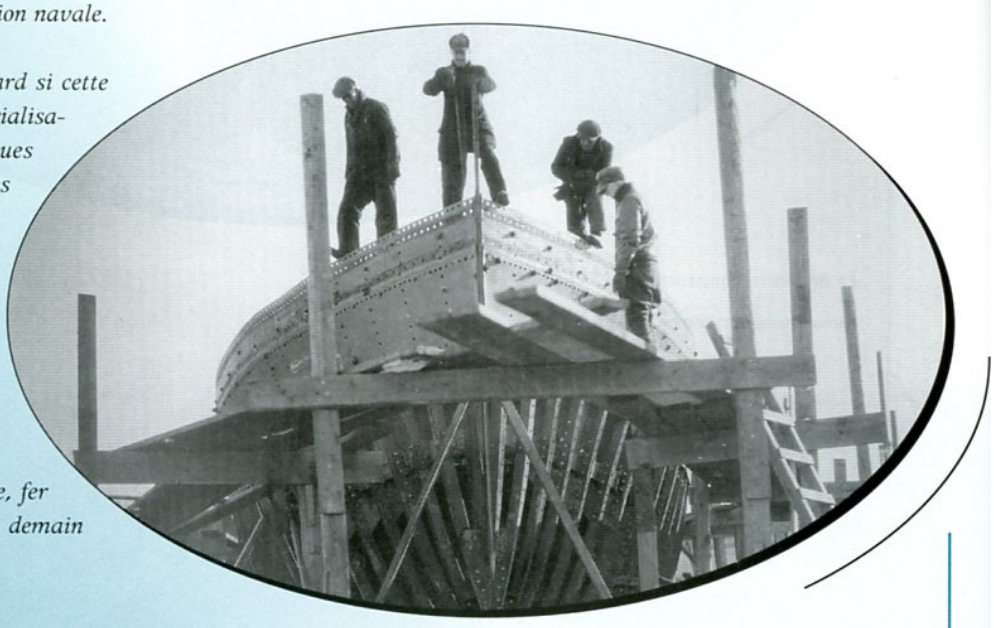


PHOTO : FONDS MIL, SOCIÉTÉ HISTORIQUE PIERRE-DE-SAUREL

Non, ce n'est pas le fruit du hasard si cette région est marquée par l'industrialisation. Des facteurs géographiques et historiques, des ressources naturelles, une main-d'œuvre compétente doublée d'un esprit d'initiative et des marchés en pleine croissance contribuent à forger une identité propre à la région. Des changements sont survenus, mais la tradition reste.

Bateaux blancs, bateaux de guerre, fer et acier, terre et eau... de quoi demain sera-t-il fait?



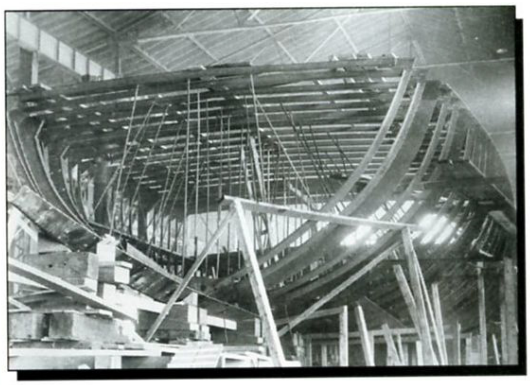
D'hier et d'aujourd'hui

Isaac Weld écrit en passant par Sorel en 1795: « Leur plus grand commerce est la construction de vaisseaux; il en sort annuellement plusieurs de dessus les chantiers, qui peuvent porter, depuis cinquante jusqu'à deux cents tonneaux ».

PHOTO : FONDS MIL, SOCIÉTÉ HISTORIQUE PIERRE-DE-SAUREL

Départ du *Radium King* en pièces détachées. Ce bateau sera assemblé en Colombie-Britannique par des employés de Marine Industries.

PHOTOS : FONDS MIL, SOCIÉTÉ HISTORIQUE PIERRE-DE-SAUREL



Pendant plus de deux cents ans

À l'embouchure de la rivière, l'écho des outils travaillant le bois, martelant le fer et l'acier des coques de bateaux n'a cessé de retentir jusqu'à tout récemment.

PHOTO : FONDS MIL, SOCIÉTÉ HISTORIQUE PIERRE-DE-SAUREL

1989

Dernier bateau lancé à Marine: le brise-glaces *Sir-William-Alexander*.

PHOTO : FONDS MIL, SOCIÉTÉ HISTORIQUE PIERRE-DE-SAUREL

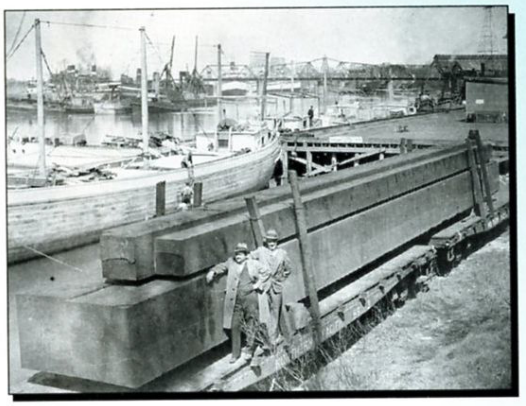
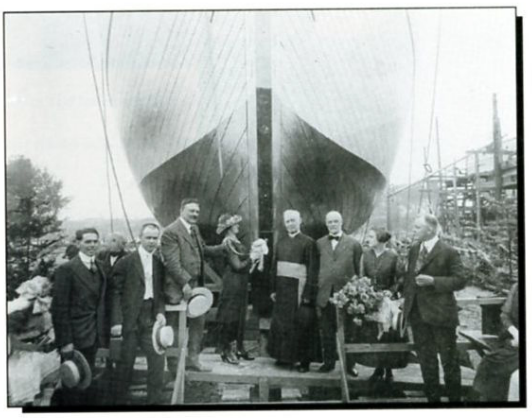


PHOTO : FONDS MIL, SOCIÉTÉ HISTORIQUE PIERRE-DE-SAUREL



De bois et d'acier

Pionniers de la construction navale et de la navigation au Québec, les travailleurs de Sorel ont bâti de magnifiques navires de bois et d'acier.

PHOTO : ARCHIVES DU SÉMINAIRE DE SAINT-HYACINTHE

PHOTO : ARCHIVES DU SÉMINAIRE DE SAINT-HYACINTHE

Au temps des alliés

LOUISE GREGOIRE-RACICOT

Production de guerre oblige! Dès 1939, l'industrie de la construction connaît un boom phénoménal à Sorel. Toujours à l'heure avancée, on travaille vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours par semaine, sur deux quarts, soixante heures par semaine, sans pause ni vacances.

En 1945, MIL compte près de dix mille employés dont plusieurs viennent de l'extérieur. Ceux-ci doivent loger dans des familles de Sorel. On raconte que certaines chambres comptaient souvent deux ou trois locataires qui se succédaient pour y dormir, en fonction de leurs heures de travail.

Le retour à la paix entraîne un chômage considérable. Quatre ans à peine après la fin de la guerre, MIL ne compte plus que trois cent cinquante employés, Sorel Industries passe de trois mille deux cents à quarante ouvriers alors que Sorel Foundries réduit son personnel à cent quarante. Une autre guerre, celle de Corée, redonnera plus tard de l'expansion à la vie économique de Sorel.

Les frères Simard

Ludger, Joseph et Édouard Simard, le 16 janvier 1942. En six mois, ils font surgir de terre, à Saint-Joseph-de-Sorel, de l'autre côté du Richelieu, une toute nouvelle usine de sept cent cinq mille pieds carrés. Ce complexe industriel de pointe assure la fabrication de canons complets, de la matière première au produit fini.

PHOTO : FONDS MIL, SOCIÉTÉ HISTORIQUE PIERRE-DE-SAUREL

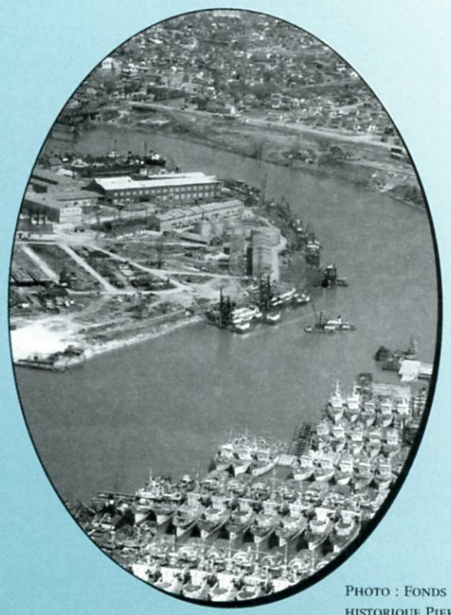


PHOTO : FONDS MIL, SOCIÉTÉ HISTORIQUE PIERRE-DE-SAUREL

Cette période de grand emploi marque l'entrée massive des femmes sur le marché du travail, en particulier à l'usine de canons, où elles s'adonnent à la production et à la vérification de la qualité des obus.

PHOTO : FONDS MIL, SOCIÉTÉ HISTORIQUE PIERRE-DE-SAUREL

PHOTO : FONDS MIL, SOCIÉTÉ HISTORIQUE PIERRE-DE-SAUREL

3.45

Ligne d'assemblage de canons 3.45 à Sorel Industries Ltd., en 1940.

PHOTO : FONDS MIL, SOCIÉTÉ HISTORIQUE PIERRE-DE-SAUREL

Unique au monde

Marine Railway, une plate-forme unique au monde, installée sur voie ferrée inclinée. Elle sert à lancer des cargos comme la corvette *N.C.S.M. Regina* pouvant peser jusqu'à dix mille tonnes. En plein effort de guerre, Marine et ses six mille sept cents employés lancent, en moyenne, un bateau par semaine.

PHOTO : FONDS MIL, SOCIÉTÉ HISTORIQUE PIERRE-DE-SAUREL

Le pont Turcotte à midi seize minutes, le 1er juillet 1940.

PHOTO : FONDS MIL, SOCIÉTÉ HISTORIQUE PIERRE-DE-SAUREL

Travailleurs sortant de Sorel Industries Ltd. en 1940.

PHOTO : FONDS MIL, SOCIÉTÉ HISTORIQUE PIERRE-DE-SAUREL

Baptême de huit « Liberty Ships ».

PHOTO : FONDS MIL, SOCIÉTÉ HISTORIQUE PIERRE-DE-SAUREL